

# WYMIANA USZCZELNIACZY



## Ciekące uszczelniacze przedniego zawieszenia są dość częstą usterką. Najważniejsze jest to, by nie odkładać naprawy do ostatniej chwili.

**O**lej gromadzący się na rurach teleskopów zbiera wszelkie zanieczyszczenia, co może spowodować niszczenie gładkiej powierzchni, a ubywając stopniowo wpływa na pogorszenie właściwości jezdnych motocykla.

Zaczynamy od podniesienia przodu motocykla. Ważne są tutaj dwie sprawy - po pierwsze, nie uszkodzić motocykla, po drugie, musi stać on na tyle stabilnie, żeby nie przewrócił się przy odkręcaniu śrub.

W celu zdemontowania koła odkręcamy oś i wyciągamy ją, pamiętając o wcześniejszym poluzowaniu śruby (lub śrub) zaciskającej oś koła w jednej z goleni widelca. Potem odkręcamy zaciski hamulcowe wraz z mocowaniami przewodów do błotnika. Zaciski można delikatnie odwiesić na przewodach albo podczepić do stałych elementów motocykla na kawałku drutu itp. Następnie demontujemy błotnik i półeczkę spinającą golenie, jeśli motocykl jest w nią wyposażony. Teraz nie pozostaje nic innego, jak odkręcić mocowanie rur teleskopów (tzw. łąg) od półek i wysunąć je w dół **1**.

Po zamocowaniu całego teleskopu w imadle (Delikatnie! W miejscach do tego przystosowanych, np. uchwytach zacisków itp.) będziemy mieć więcej możliwości działania. Zaczniemy od zlania oleju, co nastę-

puje po odkręceniu śrub spustowych w dolnej części goleni. Nie wszystkie motocykle są wyposażone w to udogodnienie, czasami trzeba po prostu opróżnić kolumnę po zdjęciu górnej pokrywy łagi. Najpierw musimy poluzować połączenie goleni z tłoczką, co w większości przypadków nie stanowi problemu i śruba ta **2** odkręca się bez komplikacji. Jeśli wewnątrz będzie się obracać, pomocnik powinien wcisnąć rurę nośną tak, jakby motocykl był obciążony. Potem wykręcimy górny korek, uważając, aby nie wystrzelił w powietrze pod naporem sprężyny.

Niektóre modele wymagają trochę innej kolejności działania i pomocy bardziej specjalistycznych narzędzi. W przypadku widocznej na zdjęciach Yamahy XJ 600 Diverison nie jest możliwe wykręcenie dolnej śruby bez specjalnego klucza. Można go na szczęście wykonać samodzielnie, montując nakrętkę 24 mm na długim wałku. Najpierw pozbywamy się górnego korka, dopiero potem po wyjęciu sprężyny możliwe jest odkręcenie tłoczyska **3** od goleni **4**. Innym przypadkiem jest wspomniany przed chwilą korek. Nie zawsze jest to śruba, np. inny pojazd ze stajni Yamahy - popularne XV 535 Virago - posiada ten element ukryty około 5 mm w głębi rury i zamocowany za pomocą metalowej zapinki. Jeżeli udało się wyko-

nać wcześniejsze czynności, można przejść do demontażu tego, co znajduje się w środku. Wyciągamy sprężynę i wszystkie inne części, po czym układamy na czystym stole, starannie zachowując kolejność. Czasami jest to bardzo proste rozwiązanie, nieraz zaś układ zawiera regulację tłumienia dobicia, odbicia, napięcia wstępnego, pompowanie powietrzem lub elementy anti-dive. Może brzmieć to skomplikowanie, ale wymaga po prostu skupienia i utrzymania porządku na stanowisku pracy.

Większość czynności wykonana, pozostaje tylko wyjęcie osłonki przeciwkurbkowej i zapinki zabezpieczającej uszczelniacz. Teraz łapiemy za łągę i kilkoma zdecydowanymi ruchami rozłączamy obie części. Nie można przesadzić z siłą, aby nie zniszczyć pierścieni prowadzących. Na ladze powinny się znajdować: uszczelniacz, podkładka, pierścień prowadzący górny i pierścień prowadzący dolny. Gdyby okazało się, że pierścień górny został w goleni, to mamy problem. Na pewno nie uda się tego zmontować z powrotem, gdyż pierścień dolny nie przejdzie już w drugą stronę. W takim wypadku należy go wybić, używając zmyślnych narzędzi własnej konstrukcji (trzeba się bowiem do niego dostać od dołu goleni). W starszych motocyklach pierścienie prowadzące mogą być powycierane, co objawia się luzem pomiędzy łągą i golenią. Warto wtedy pomyśleć o wymianie. Podobnie ma się sprawa osłonek przeciwkurbkowych. Jeśli są wytarte, a ich elementy metalowe skorodowane, należy wymienić na nowe.

Zanim zabierzemy się do montażu, trzeba wszystko dokładnie umyć benzyną

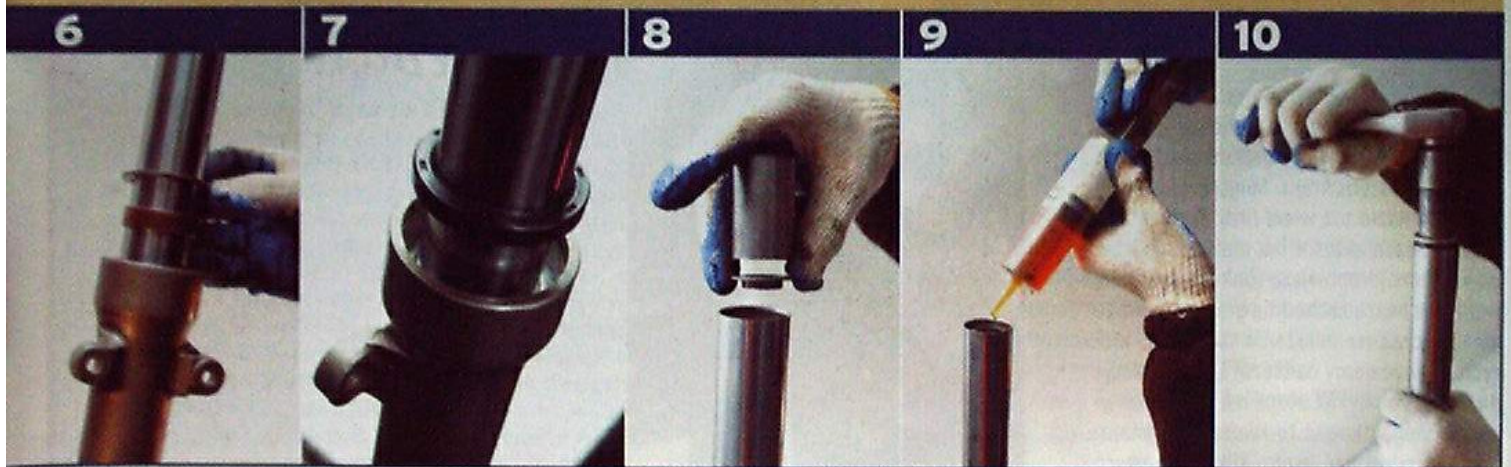
**Chcąc zmienić charakterystykę zawieszenia, można ewentualnie użyć innego, bardziej gęstego oleju. Ilość powinna zostać jednak taka sama**



# TELESKOPÓW

Tekst Paweł Boruta

Zdjęcia Adam Iwański, Krzysztof Wydrzycki



ekstrakcyjną, gdyż stary olej zawiera wiele zanieczyszczeń i opiłków. Obejrzymy też rury teleskopów. Jeśli mają rysy, wżery czy inne nierówności, należy je wygładzić bardzo drobnym papierem ściernym, np. gradacji 1500, ponieważ nie zeszlifuje on gładkiej warstwy laki, a jednocześnie zlikwiduje wszelkie wystające mikroskopijne nierówności, które powodowały niszczenie uszczelniaczy.

Składanie musi się odbywać w odwrotnej kolejności. Najpierw wkładamy łałę w goleni **5**, pamiętając, czy nie było żadnych elementów między tymi częściami - jeśli tak, muszą się one tam znaleźć. Potem wkładamy górny pierścień prowadzący, następnie podkładkę **6** i całość delikatnie wsuwamy na swoje miejsce. Najlepiej użyć do tego dobrany wcześniej pierścień o odpowiedniej średnicy. W następnej kolejności wsuwamy uszczelniacz **7**, korzystając z tego samego narzędzia, a następnie zawleczkę. Na koniec wciskamy osłonkę przeciwkurbzową. Jeśli nie chce ona wejść do oporu, można ją lekko dopchnąć gumowym młotkiem. Pamiętajmy jednak, że są to delikatne części i wymagają rozważli w doborze narzędzi. Następnie wkładamy wszystkie elementy do łały, pamiętając o dokładnym ułożeniu podkładki i tulei dystansowej **8**. Potem skręcamy dolną śrubę, nie zapominając o nowej podkładce, jeśli stara jest sfatygowana. W przypadku naszej poczwiję XJ przed włożeniem sprężyny używamy „narzędzia specjalnego” do mocnego dokręcenia śruby. Na koniec wlewamy **9** specjalny olej do zawieszek motocyklowych w ilości zaleca-

nej przez producenta. Wiele osób próbuje ilością oleju nadrobić miękkość zawieszania. Powoduje to tylko wrażenie skróconego skoku i „kolkowatości” podwozia, więc nie zalecam tego typu udoskonaleń. Można ewentualnie poeksperymentować z gęstością oleju, chcąc zmienić charakterystykę zawieszania. Po wlewniu oleju zakręcamy górną nakrętkę **10**, uważając, by zrobić to prosto. Nie jest to łatwe, zważywszy że jednocześnie należy dociskać sprężynę.

Montaż poskładanych teleskopów nie powinien sprawić problemu. Po wstawieniu ich w półki w jednym poziomie trzeba je przykręcić. Dalej postępujemy tak samo jak przy rozkładaniu. Jeżeli motocykl ma półeczkę łączącą golenie, trzeba na chwilę zamontować oś koła, by poskręcać wszystko w jednej linii. Po złożeniu wszystkich elementów stawiamy motocykl na ziemi i luzujemy śrubę (lub śruby) zaciskającą oś koła w jednej z goleni. Kilka razy mocno naciskamy zawieszenie, co pozwoli na dokładne ustawienie goleni względem rur nośnych. Mocowanie to oczywiście później skręcamy. Pozostaje wstępna regulacja ustawień zawieszania (jeśli takie występuje) i w drogę!

Co zrobić, żeby takich napraw nie robić zbyt często? Przede wszystkim dbać o czystość łał. Niepozorna mucha rozkładająca na ladze zawieszania jest w stanie skutecznie zniszczyć uszczelnienia. W czasie dłuższych postojów czy zimowania warto jest co kilka dni delikatnie pobijać motocyklem, co zapobiegnie przyklejaniu się uszczelniaczy do łały i ich zniszczeniu przy pierwszym gwałtownym ruchu zawieszania. ■

